VII kadencja




# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 306)**
z dnia 14 stycznia 2015 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 306)

14 stycznia 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

**– informacja ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie likwidacji połączeń kolejowych na trasie Kraków Główny -Warszawa Wschodnia „Matejko" oraz Kraków Główny- Wrocław Główny „Galicja", obsługiwanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne, które gwarantowały ogromnej grupie pasażerów możliwość zakupu biletów kolejowych w relatywnie niskich cenach.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Tomasz Pasikowski** prezes spółki PKP Przewozy Regionalne, **Andrzej Pawłowski** wiceprezes PKP PLK, **Marcin Celejewski** prezes PKP Intercity oraz **Adrian Furgalski** wiceprezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch** – legislator z Biura Legislacyjnego.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów.

Porządek posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie likwidacji połączeń kolejowych na trasie Kraków Główny- Warszawa Wschodnia „Matejko" oraz Kraków Główny – Wrocław Główny „Galicja", obsługiwanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne, które gwarantowały ogromnej grupie pasażerów możliwość zakupu biletów kolejowych w relatywnie niskich cenach.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 Regulaminu Sejmu na pisemny wniosek grupy posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Do reprezentowania wnioskodawców upoważniony został pan poseł Andrzej Adamczyk.

Resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez sekretarza stanu w tym ministerstwie, pana Zbigniewa Rynasiewicza. Witam pana ministra. W posiedzeniu biorą również udział panowie: Tomasz Pasikowski, prezes Zarządu Przewozów Regionalnych, Andrzej Pawłowski, wiceprezes PKP PLK, Marcin Celejewski, prezes PKP Intercity. Witamy panów prezesów. W posiedzeniu biorą udział przedstawiciele związków zawodowych, których witam serdecznie, a także przedstawiciel Urzędu Transportu Kolejowego. Jesteśmy we właściwym gronie, aby zrealizować efektywnie porządek posiedzenia.

Przystępujemy do realizacji porządku. Oddaję głos panu przewodniczącemu Andrzejowi Adamczykowi. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Mógłby ktoś rzec, że problem jest lokalny, dotyczący zjawisk obserwowanych w regionach, które nie powinny zaprzątać parlamentarzystów, którzy pochylają się nad sprawami całego kraju, którzy animują i prowadzą debaty dotyczące rozwiązań w skali makro. Nic bardziej mylnego. Na przykładzie konkretnych zdarzeń powinniśmy dociekać, dlaczego dzisiaj w naszym państwie stosuje się taką, a nie inną politykę transportową. O szczegółach za chwilę.

Dlaczego z grupy pasażerów korzystających z kolejowych połączeń międzyregionalnych wyrzuca się grupę o tzw. małych portfelach, osoby mniej zamożne? Dlaczego polityka ministra transportu prowadzi do tego, że przemieszcza się dużą część klientów do podmiotów proponujących przejazd tanimi liniami autobusowymi? Dlaczego minister transportu nie prowadzi spójnej polityki, której celem byłoby zapewnienie równego dostępu i to w czasie najbardziej pożądanym do przejazdów kolejowych?

Przykładem jest likwidacja pociągu „Matejko" z Krakowa Głównego do Warszawy. Pociąg „Matejko" wyruszał z Krakowa o godz. 7.00. Za cenę 53,9 zł pasażer mógł dojechać do Warszawy. W nowym rozkładzie jazdy w tym czasie nie ma żadnej alternatywy dla pociągu InterCity Premium, w którym cena biletu wynosi ponad 150 zł. Nie mówimy o sytuacji, w której ktoś zaplanuje przejazd na dwa tygodnie wcześniej i zakupi bilet przez Internet. Mówimy o pasażerach, którzy mają potrzebę przejazdu wygenerowaną dzień czy dwa dni przed wyjazdem. Najczęściej tak właśnie bywa. Mówimy o kosztach dostępu do tych przejazdów.

Od wprowadzenia nowego rozkładu jazdy w godzinach 6.05, 7.01, 8.03, 10.03 z Krakowa odjeżdżają pociągi, w których bilet drugiej klasy kosztuje 150 zł. Przed wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy był pociąg o godz. 5.56 oraz 7.01 w cenie 60 zł za bilet.

Z taką polityką mamy do czynienia na terenie całego kraju. Kwestia, którą podajemy jako przykład, dotyczy pociągu „Matejko" Przewozów Regionalnych. Pani minister transportu odpowiada, że przecież ten pociąg był niedochodowy. Zastąpiono go pociągiem, w którym cena biletu wzrasta trzykrotnie. Nie tego oczekiwałem od pani minister transportu. Spodziewałem się odpowiedzi na pytanie, dlaczego wykluczono dużą grupę pasażerów, szczególnie ludzi młodych, w większości studentów, uczniów z możliwości przejazdu pociągami w tym najbardziej pożądanym czasie. Nie jest tak, że jeśli ktoś nie pojedzie pociągiem o 7.00 rano, to pojedzie o 13.00, kiedy pociąg jest dostępny.

Niedawno składane były przez ministra transportu deklaracje dotyczące Przewozów Regionalnych. Okazuje się, że debata nad stanem Przewozów Regionalnych przywołuje na sale sejmowe „złotoustych", którzy deklarują wsparcie, zaangażowanie w podniesienie sprawności ekonomicznej przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne, ale na tych deklaracjach się kończy. Nie idą za nimi żadne działania. Jeszcze niedawno wyrażano ubolewanie, że właściciele, czyli marszałkowie województw nie podpisali porozumienia dotyczącego restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne. Od tamtego czasu nic się nie wydarzyło. Z drugiej strony, szef rządu, pani premier, która nadzoruje resort transportu odpowiedzialny za organizację transportu na terenie kraju, która jest szefową partii i przełożoną polityczną większości marszałków, nie podejmuje żadnego działania w tym zakresie.

Szanowni państwo, nie możemy przejść do porządku dziennego nad takim traktowaniem pasażerów, klientów PKP. Dzisiaj pani minister Wasiak odpowiada wnioskodawcom na antenie Programu I Polskiego Radia i w portalu internetowym, że przecież zwiększyła się liczba pociągów TLK. Mam przed sobą wniosek grupy posłów o zwołanie posiedzenia Komisji Infrastruktury z lutego ubiegłego roku. We wniosku z lutego ubiegłego roku przedstawiliśmy kilkanaście połączeń TLK, które zostały zlikwidowane i wyrugowane z rozkładu jazdy w marcu 2014 r. Nie jest tak, że patrzymy tylko w wymiarze jednego rozkładu jazdy. Strona organizująca rozkład jazdy może powiedzieć, że przecież pociągów przybyło. Przybyły 2 pociągi, a 9 miesięcy wcześniej zlikwidowano kilkanaście. Zlikwidowano alternatywę dla pasażerów, którzy teraz są zmuszeni korzystać z pociągów InterCity Premium, czyli pociągów Pendolino.

Brak zaangażowania w budowę rozkładu jazdy pociągów, w którym każdy będzie miał szanse i możliwości w czasie tzw. szczytu przemieścić się pomiędzy regionami, jest widoczny na tle innych państw – naszych sąsiadów. Należy zadać pytanie, dlaczego cena za przejazd pociągiem Pendolino jest tak bardzo wysoka i wynosi dla pasażera decydującego się dzień przed wyjazdem 150 zł, skoro w sąsiednich Czechach bilet na pociąg Pendolino, na trasę długości 250 km, przemierzaną w 2 godziny 12 minut, kosztuje 40 zł. Średnia płaca w I kwartale 2014 r. w Polsce wyniosła 3890 zł, a w Czechach 3770 zł, czyli były niemal identyczne. Dysponuję wydrukiem rozkładu jazdy kolei czeskich. Bilet

na trasę o długości 364 km kosztuje 350 koron czeskich, czyli ok. 55 zł. Różnica na niekorzyść Czechów jest taka, że tam nie ma karty win podanej do wiadomości pasażerów.

Pociąg ten sam, odległości zbliżone. Warunki prawne wynikające z przepisów Unii Europejskiej są tożsame. Mam na myśli kwestie pomocy państwowej. Podaję to jako przykład braku staranności, aby niezamożny pasażer mógł korzystać z kolei. Przykład czeski pokazuje drastyczne różnice. Zapewne będziemy do niego wracać w trakcie debaty na temat opłacalności przejazdów pociągów Pendolino.

Zasadnicze pytanie, na które oczekujemy odpowiedzi, dotyczy powodów eliminacji w czasie najbardziej optymalnym, czyli w godzinach porannych, pasażerów niezasobnych. Jakie są powody likwidacji pociągów interREGIO na przestrzeni kilkudziesięciu miesięcy?

Mam nadzieję, że do dalszej debaty przejdziemy po informacji strony rządowej.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję bardzo. Dodam, że w posiedzeniu bierze również udział pan Adrian Furgalski wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Witamy, panie prezesie.

Oddaję głos panu ministrowi. Pan minister rozdzieli prace.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Dziękuję za pomoc panu przewodniczącemu. Rozumiem, że moja rola ogranicza się do rozdzielenia pracy. Bardzo mi się to podoba.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie ministrze, chodzi o to, żeby zarządzać tym resortem, a nie pracować w nim.

**Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:**

Nie będziemy tego komentować.

Zawsze warto dyskutować. Dziękujemy za pytania państwa posłów. Dyskutowano o tym, w jaki sposób na polskie tory wkracza Pendolino, jakie będą tego konsekwencje, jaki będzie wpływ na funkcjonowanie innych spółek przewozowych, jak Przewozy Regionalne czy te tworzone przez samorządy. Cały czas samorządy mogą podejmować inicjatywę i tworzą własne spółki. To co się dzieje w obszarze spółek samorządowych, ma wpływ na kondycję finansową Przewozów Regionalnych. Nakłada się to na stale prowadzony proces inwestycyjny przez spółkę PKP PLK. Doskonale państwo wiecie, że proces modernizacji polskich torów silnie wpływa na kondycję spółek przewozowych i ich możliwości.

Na posiedzeniach Komisji niejednokrotnie prowadziliśmy dyskusję na temat procesu modernizacyjnego taboru. Większe możliwości z wielu powodów ma spółka PKP Intercity. Problemy, z jakimi boryka się spółka Przewozy Regionalne, powodują, że możliwości modernizacyjne w odniesieniu do taboru są mniejsze. Może stąd oczekiwanie, że usługi świadczone przez Przewozy Regionalne powinny być dużo tańsze i uwzględniać innego odbiorcę. Każdy pasażer dla każdej spółki kolejowej, czy to z grupy PKP, czy z obszaru samorządowego, jest cenny. Kolej stara się poprzez zakup nowego taboru i modernizację torów, żeby pasażerów było coraz więcej.

Ograniczenia są widoczne, zważywszy na problemy, które są do pokonania. Zrozumiałe są ograniczenia dotyczące liczby pasażerów, konieczność restrukturyzacji poszczególnych spółek. To co wydarzyło się w latach 2008-2010 w związku z tworzeniem Przewozów Regionalnych w innej konfiguracji, dzięki porozumieniu samorządów i wsparciu z budżetu państwa, należy poddać ocenie. Trzeba powiedzieć, że ten proces nie przebiegał idealnie. To absolutnie nie był proces prowadzony politycznie. Rachunek ekonomiczny i zasady funkcjonowania firmy są jasne i czytelne. Są one oceniane nie tylko politycznie. Nie można stwierdzić, że decyzja polityczna przesądza, w jakim kierunku podąża restrukturyzacja jakiejś firmy. Ten kierunek powinien uwzględniać zapotrzebowanie rynku i interes obywateli.

Z pewnością ten proces nie był idealny. Zdajemy sobie z tego sprawę. 750 mln zł przewidziano w budżecie na restrukturyzację Przewozów Regionalnych. Przewozy Regionalne są zadłużone wobec różnych podmiotów, w tym wobec PLK. Podjęte decyzje mają wzmocnić Przewozy Regionalne. Mam nadzieję, że pan prezes za chwilę o tym powie.

Dostrzegany jest również interes pracowniczy. Na sali są przedstawiciele związków zawodowych, których serdecznie witam. Warto wspólnie dyskutować o przyszłości polskich spółek kolejowych. Istnieje szansa rozwoju. chciałbym natomiast zwrócić uwagę na ograniczenia, które są naturalne, normalne w okresie, kiedy bardzo dużo inwestujemy w poprawę infrastruktury kolejowej, w tabor i kiedy wprowadzamy zmiany organizacyjne. Jak to w życiu bywa, nie wszystkie przebiegają w taki sposób, jak byśmy sobie tego życzyli. W przypadku Przewozów Regionalnych proces nie przebiegał idealnie. Potrzebne jest wsparcie z budżetu.

Poproszę pana prezesa Pawłowskiego, żeby poinformował państwa, w jaki sposób ustalane są kwestie dostępu do infrastruktury przez różnych przewoźników. Następnie poproszę o zabranie głosu pana prezesa Przewozów Regionalnych, żeby przybliżył ten konkretny problem, z którym zwrócili się posłowie. Wypowiedź pana przewodniczącego Adamczyka zawierała również pytania do prezesa PKP Intercity. Poproszę zatem, żeby pan prezes wyjaśnił kwestię kosztową.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Poproszę pana prezesa Pawłowskiego o zabranie głosu.

W słowie wstępnym witałem przedstawicieli związków zawodowych. Mamy świadomość, że uczestniczą w posiedzeniu.

Bardzo proszę, panie prezesie.

**Wiceprezes PKP PLK Andrzej Pawłowski:**

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo. Przedstawię państwu informację, jak wygląda przydzielanie tras pociągów. Te kwestie reguluje art. 30 ustawy o transporcie kolejowym. Precyzyjnie określa je również rozporządzenie w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz regulamin przydzielania tras pociągów Polskich Linii Kolejowych. Są one w pełni zbieżne z regulacjami unijnymi. Przepisy zostały implementowane z dyrektyw.

Nadrzędną zasadą przydzielania tras pociągów jest jak najlepsze wykorzystanie przepustowości linii kolejowych. Wniosek na pociąg „Matejko" został złożony na prędkość 120 km/h. Większość pociągów kursujących centralną magistralą kolejową rozwija prędkość 160-200 km/h. Sam nasuwa się zatem wniosek dotyczący pierwszeństwa kursowania pociągów. Wniosek na pociąg „Matejko" z Krakowa do Warszawy Wschodniej otrzymaliśmy 10 kwietnia, czyli zgodnie z terminami i wymogami opracowania rozkładu jazdy. Wniosek opiewał na godz. 8.08, z możliwością gwarancji odchylenia o 240 minut w jedną bądź drugą stronę. Konstrukcja była zakończona na 9.44. 12 września wniosek został zaakceptowany przez Przewozy Regionalne i przekazany przewoźnikowi. 23 października została złożona rezygnacja, na razie do 14 marca br. Jeśli chodzi o pociąg powrotny, który miał kursować z Warszawy Wschodniej do Krakowa, wniosek trafił do nas 10 kwietnia. Pociąg miał odjeżdżać o godz. 18.20 z Warszawy Centralnej. Trasa została przydzielona o 19.25, czyli 65 minut później. Została przyjęta przez przewoźnika 12 września. 23 października została złożona rezygnacja.

Priorytety wskazane w ustawie, rozporządzeniu i regulaminie są realizowane. Przygotowanie rozkładu jazdy to efekt kompromisu pomiędzy wszystkimi przewoźnikami. Mamy ponad 10 przewoźników pasażerskich. Wraz z przewoźnikami towarowymi jest ich ponad 80. Szukamy satysfakcjonujących rozwiązań dla wszystkich przewoźników. Niekiedy kompromisy są trudne, ale udaje się osiągnąć porozumienie. Jeśli przedstawiamy argumenty, dlaczego takie, a nie inne rozwiązanie zostało wybrane, przewoźnicy to akceptują.

Gdyby zdarzyła się taka sytuacja, że dwóch przewoźników wnosi o tę samą trasę o tej samej godzinie, z tymi samymi parametrami, to są regulacje wskazujące, jak rozwiązywać tego typu problemy. Najpierw prowadzone są mediacje, żeby przesunąć któryś z pociągów na inną godzinę. Jeśli to się nie powiedzie, istnieje możliwość przeprowadzenia aukcji. W pierwszej kolejności przydziela się trasę pociągu przewoźnika, który oferuje najlepszą cenę za przejazd. Te ogólne zasady są państwu dobrze znane. Podlegały one procesowi legislacyjnemu. Są one stosowane przez PLK przy przydzielaniu tras pociągów, jak również przez wszystkich przewoźników kolejowych, z którymi współpracujemy

na co dzień podczas konstrukcji rozkładu jazdy oraz zastępczego rozkładu jazdy, w którym uwzględniane są zmiany podczas realizacji inwestycji. Obowiązują również zasady określone dla pociągów uruchamianych w ramach indywidualnego rozkładu jazdy.

Jeśli byłyby pytania, jestem do dyspozycji.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję bardzo panu prezesowi.

Poproszę o zabranie głosu pana prezesa Pasikowskiego.

**Prezes spółki PKP Przewozy Regionalne Tomasz Pasikowski:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, kiedy produkt interREGIO pojawił się na rynku z chwilą przekształcenia Przewozów Regionalnych i usamorządowienia tej spółki, był pomysłem na to, by zagospodarować część kosztów pozostałych w spółce po przekazaniu pociągów pośpiesznych i ekspresów do spółki Intercity. Od początku był lokowany na rynku jako produkt stricte komercyjny.

Rokrocznie deficyt na tym produkcie powiększał się. Od momentu, kiedy zacząłem kierować spółką, spojrzawszy na jej finanse, jako priorytet przyjąłem, aby poziom zobowiązań spółki Przewozy Regionalne nie powiększał się. Oprócz radykalnych działań redukujących koszty i obniżających zatrudnienie jednym ze sposobów była analiza wszystkich produktów, które są deficytowe, w tym interREGIO. Powstał plan wycofywania się z tego produktu do momentu uzyskania przez spółkę takiej kondycji finansowej, która uzasadni biznesowe myślenie o rozwijaniu nowych linii obsługujących nowe połączenia i rozwijanie oferty produktowej. Obecnie spółka nie ma kondycji finansowej pozwalającej na to, aby realizować model biznesowy ze stratą. Taka sytuacja jest niemożliwa, gdyż powoduje wzrost stanu zobowiązań.

Przechodząc na poziom mikroekonomii, czyli połączenia „Matejko", pragnę stwierdzić, że wspomniany przeze mnie problem dotyczył tego właśnie połączenia. Mimo atrakcyjnej ceny dla pasażerów potok pasażerski nie był na tyle duży, aby pokryć koszty funkcjonowania połączenia. W ciągu 11 miesięcy ubiegłego roku odnotowaliśmy deficyt na tym połączeniu na poziomie 1 mln zł. Konieczna była analiza, aby zdecydować, czy utrzymujemy połączenie, czy likwidujemy. Składy obsługujące to połączenie w postaci zmodernizowanych wagonów pasażerskich wraz z nowym rozkładem jazdy pojechały do Wielkopolski. Tam mamy szansę uzyskania refundacji kosztów modernizacji tych wagonów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Składy te obsługują połączenia pomiędzy Poznaniem, Wrocławiem i Jelenią Górą.

Stanęliśmy przed wyborem, czy wydzierżawić wagony i utrzymywać to połączenie, co, według naszych szacunków, powiększyłoby deficyt ponad dwukrotnie, czy też odstąpić od realizacji tego deficytowego połączenia, skupiając się na realizacji programu restrukturyzacji i uzyskaniu takiego stanu finansowego, który uzasadni myślenie o rozwijaniu biznesu, a nie tylko o bieżącym zarządzaniu płynnością spółki.

Moim zdaniem, podstawianie elektrycznych zespołów trakcyjnych tylko po to, żeby utrzymać połączenie, byłoby działaniem na szkodę spółki. Następowałoby na rynku utrwalanie negatywnej opinii o spółce, na co zarząd nie powinien pozwolić. W trosce o reputację spółki i o przedstawienie pasażerom dobrej jakościowo oferty nie mogliśmy przystać na to, żeby pogorszyć jakość obsługi pasażerów na tym ważnym połączeniu. Z przyczyn ekonomicznych i operacyjnych, o których wspomniałem, podjęliśmy decyzję o zawieszeniu połączenia do czasu zakończenia realizacji programu restrukturyzacji, który rokuje dobrze.

Jesteśmy w ciągłym kontakcie z marszałkami. Liczba marszałków popierających pomysł zwiększa się. Wciąż mamy silne wsparcie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz wszystkich naszych wierzycieli, którzy cierpliwie czekają, aż w końcu będziemy w stanie uregulować długi, aby być na rynku partnerem mogącym realizować plan biznesowy, a nie tylko ratować się i zarządzać płynnością oraz obsługiwać zobowiązania w takim stopniu, aby wierzyciele nie podjęli bardziej radykalnych kroków egzekucyjnych. Z racji tych priorytetów, nawet tam, gdzie pasażerowie polubili nas i chcą korzystać z naszej oferty, musieliśmy w imię jakości usług i poważnego ich traktowania pasa-

żerów czasowo odstąpić od usług. Dotyczy to również pociągu „Galicja”. Deficyt na tym połączeniu wynosił 3 mln zł rocznie.

Kilka zdań na temat programu restrukturyzacji. Liczba marszałków, którzy popierają pomysł, zwiększa się. Harmonogram jest realizowany. Mam nadzieję, że w marcu będziemy mogli podjąć debatę pomiędzy Agencją Rozwoju Przemysłu, która ma się stać naszym większościowym udziałowcem, a marszałkami co do tego, jak ma wyglądać relacja właścicielska po wejściu Agencji do spółki. W maju powinien być gotowy kompleksowy plan restrukturyzacji, żeby po uzgodnieniu na poziomie krajowym z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów mógł trafić do Komisji Europejskiej w lipcu wraz z wnioskiem o udzielenie pomocy publicznej. Taki harmonogram jest na dzisiaj aktualny. Zakładam, że ryzyka z nim związane są zarządzane w pełni.

Mam nadzieję, że tak się stanie. W tym roku powinniśmy odzyskać sterowność na tyle, żeby myśleć o rozwoju biznesu. Wtedy wrócimy do rozważań na temat rozbudowy i uatrakcyjnienia naszej oferty dla pasażerów.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu prezesowi.

Poproszę pana prezesa Celejewskiego o zabranie głosu.

**Prezes PKP Intercity Marcin Celejewski:**

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, krótko odniosę się do pytań skierowanych do PKP Intercity. Nie będę odnosił się do likwidacji pociągu „Matejko”, gdyż pan prezes przed chwilą bardzo szczegółowo, logicznie i wnikliwie wyjaśnił powody tej decyzji.

Chciałbym powiedzieć, jak wygląda oferta PKP Intercity w porównaniu do zeszłego roku. W zeszłym roku pomiędzy Warszawą i Krakowem PKP Intercity uruchamiało 5 pociągów TLK, kierowanych do niższych segmentów, których nie stać na droższe bilety. Ceny biletów zaczynają się od 45 zł. W obecnym rozkładzie jest 6 takich pociągów. Mimo uruchomienia pociągów EIC Premium wzrosła o 1 pociąg oferta skierowana do pasażerów z niższego segmentu. Między Warszawą i Krakowem mamy 8 pociągów więcej niż w poprzednim rozkładzie, w tym 1 dodatkowy pociąg TLK.

Jeśli spojrzymy na rozkład jazdy, to pasażerowie z Krakowa, którzy zdecydują się w ostatniej chwili na wyjazd do Warszawy, mogą kupić bilet za 42 zł i o 5 rano wsiąść w pociąg. Po 2 godzinach 51 minutach, czyli przed godziną 8.00, będą w Warszawie. Trudno stwierdzić, że rano nie można dojechać do Warszawy. Kolejny pociąg TLK jest o godzinie 10.44 i na godzinę 13.00 dociera do Warszawy. Oferta pociągów TLK wzrasta i cały czas jest w atrakcyjnych godzinach.

Jeśli przeanalizujemy wszystkie pociągi uruchamiane z Krakowa, to pasażerowie mogą wyjechać do Warszawy o godz. 6.05, 7.01, 8.03, 10.03, 10.44, 12.05, 14.05, 15.21, 16.05, 17.13, 18.03, 18.17, 19.03, 19.05, 20.00 i 20.33. Mówienie, że oferta została zredukowana, jest niezasadne. Wprowadziliśmy 8 dodatkowych pociągów, w tym TLK w atrakcyjnych porannych godzinach – 8.00 i 10.40.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Jest jakiś pociąg o 8.00 rano z Krakowa?

**Prezes PKP Intercity Marcin Celejewski:**

To jest ekspres „Tatry”. Odjeżdża o godz. 8.05.

O godz. 7.35 odjeżdża EIC Premium, o 7.05 – „Morskie Oko”, o 6.35 – EIC Premium.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Zabraniam włączać mikrofony na własną rękę. Wydaje mi się, że nie straciłem zdolności prowadzenia obrad.

Bardzo proszę, pan prezes Celejewski.

**Prezes PKP Intercity Marcin Celejewski:**

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, że ta atmosfera radości to wynik poprawy oferty kolejowej.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Nie ma mowy o radości. To jest poważna debata.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie przewodniczący, proszę umożliwić wypowiedź panu prezesowi.

Bardzo proszę, panie prezesie.

**Prezes PKP Intercity Marcin Celejewski:**

Jak wspomniałem, jest 8 pociągów dodatkowych, w tym 1 TLK. Ceny biletów zaczynają się od 42 zł, na pociąg Pendolino najniższa cena wynosi 49 zł. Inwestycje autobusowe w Polsce realizowane są przez inwestorów zagranicznych. Ciekawe, że konkurencję zagraniczną zawsze zestawia się, pokazując najniższe ceny na tle najwyższych cen PKP Intercity. Porównuje się ceny PKP Intercity do najniższych ofert konkurencji w danym miejscu, a naszą ofertę przedstawia się z najwyższej kategorii cenowej przeznaczonej dla osób, które w ostatniej chwili dokonują zakupu.

Jeśli porównywalibyśmy oferty w sposób uczciwy, to warto zauważyć, ze wszyscy starają się odpowiedzieć na naszą najniższą cenę – 49 zł, a nie cenę 150 zł.

Minął miesiąc od uruchomienia pociągów Pendolino. W pociągach Express oraz Express InterCity Premium PKP Intercity przewiozło prawie dwukrotnie więcej pasażerów w porównaniu z zeszłym rokiem. Twierdzenie, że polska kolej się nie rozwija czy że odcięła jakieś segmenty ruchu od kolei, nie znajduje potwierdzenia w naszych danych. Jeśli chodzi o połączenia z Krakowem, ponad połowę puli stanowią bilety „super promo". 38% osób wykorzystało ulgi ustawowe. Widać, że nie jest to pociąg dla wybranego segmentu, lecz dla wszystkich. Ulgi ustawowe dotyczą i studentów, i młodzieży, ale także osób starszych oraz osób posiadających kartę dużej rodziny.

Badania satysfakcji przeprowadzone w pierwszym okresie pokazują, że 93% osób korzystających z Pendolino jest zadowolonych, co pokazuje, że inwestycje, które są realizowane, przynoszą efekty, co znajduje odzwierciedlenie w najistotniejszym wskaźniku, czyli ocenie klienta.

Dziękuję serdecznie.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu ministrowi i panom prezesom za przedstawienie informacji. Otwieram debatę. Proszę o zgłaszanie się do zabierania głosu.

Pan poseł Rzońca, pan poseł Materna, pani poseł Paluch.

**Poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Mam pytanie do pana prezesa spółki Przewozy Regionalne. Stwierdził pan, że coraz więcej marszałków akceptuje funkcjonowanie spółki Przewozy Regionalne. Poproszę o konkrety – ile umów jest podpisanych, z iloma marszałkami i na jaką kwotę. Do mnie docierają zupełnie inne informacje, którymi za chwilę się podzielę.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję.

Bardzo proszę, poseł Jerzy Materna.

**Poseł Jerzy Materna (PiS):**

Dziękuję. Mam kilka pytań dotyczących m.in. likwidacji połączeń. Chodzi o woj. lubuskie. Na trasie Frankfurt-Poznań kursował dwa razy dziennie pociąg. Od 1 stycznia nie ma go w rozkładzie. Pozostaje bardzo drogie połączenie EuroCity Berlin-Warszawa, Warszawa-Berlin.

Zasadą powinno być przede wszystkim połączenie komunikacyjne dużych miast: Warszawa-Poznań i Poznań-Zielona Góra. Nie jest to realizowane. Do 1 stycznia można było pojechać z Zielonej Góry do Warszawy o godz. 18.52, z jedną przesiadką. Teraz nie ma takiego połączenia. Brakuje 13 minut z Zielonej Góry do Zbąszynka, żeby zdążyć na EuroCity do Warszawy.

TLK kursuje tylko od poniedziałku do piątku. W weekendy nie ma komunikacji Zielona Góra-Warszawa („Lech") oraz Zielona Góra-Gdynia („Bałtyk"). Dlaczego na tak długich trasach, jak pomiędzy Zieloną Górą a Gdynią, nie ma wagonu WARS? Na trasie o długości 500 km nie ma nawet możliwości wypicia herbaty. Jest to niedopuszczalne.

Kolejna sprawa dotyczy połączenia Warszawa-Zielona Góra po godz. 18.00. W rozkładzie powinno znaleźć się takie połączenie, aby dojechać po północy do Zielonej Góry.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję.

Pani poseł Anna Paluch, bardzo proszę.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie pośle, nie chcę zacząć od złośliwego akcentu, ale niestety wypowiedź pana prezesa Celejewskiego przypominała słynny kawał o rabinie i kozie. Panie prezesie, z dużą uwagą słuchałam pana wypowiedzi o tym, ile jest połączeń do dyspozycji pasażerów. Nastąpiło zwiększenie liczby pociągów o 8, w tym 1 TLK. Wystarczająco długo pracuję w Komisji Infrastruktury i pamiętam poprzedniego ministra infrastruktury, słynnego miłośnika zegarków, pana Sławomira Nowaka, który chwalił się, ile razy w ciągu roku zmienia się rozkład jazdy pociągów. Otóż zmieniał się sześciokrotnie. Za każdym razem ubywało połączeń.

Panie prezesie, jeśli po tym radykalnym „odchudzeniu" siatki połączeń opowiada pan o tym, jak to wspaniale, że pasażerowie mają tyle pociągów do dyspozycji, to jest po prostu wystąpienie kabaretowe. Przepraszam, proszę się nie obrazić. Szanuję państwa pracę i troskę o jakość spółek, ale proszę nie opowiadać nam takich rzeczy na forum Komisji. Nie spadliśmy z księżyca, nie pracujemy w Komisji Infrastruktury od wczoraj, tylko ładnych parę lat; niektórzy trzy kadencje. Proszę nam nie mydlić oczu.

Pozwoliłam sobie skorzystać z wyszukiwarki połączeń pomiędzy Krakowem a Warszawą. Pociąg TLK jest o jakże atrakcyjnej porze 2.13. Można tam prowadzić „nocne Polaków rozmowy". Kolejny jest o godz. 4.49. Później, o godz. 6.05, jest EIC Premium, o 7.01 – Intercity, o 8.03 – EIC Premium, o 10.03 – EIC Premium. Dalej miłosiernie nie szukałam.

Proszę państwa, w porze najbardziej dogodnej (godz. 6.00- 8.00) są najdroższe pociągi. To nie jest rozkład i siatka połączeń dostosowana do oczekiwań i możliwości przeciętnego Polaka.

Nie będę wzmacniać argumentacji reprezentanta wnioskodawców. Chciałbym natomiast odnieść się do wypowiedzi pana prezesa Pasikowskiego ze spółki Przewozy Regionalne. Rozumiem, że pan jako prezes ma obowiązek troszczyć się o kondycję spółki, o jej finanse, o wypłacalność i płynność finansową. Wszystko rozumiem, ale zagubiliście panowie generalny cel istnienia państwowej komunikacji. To nas niepokoi, denerwuje. Denerwuje również przeciętnego Polaka. Spółki w ramach grupy PKP mnożą się jak króliki. O kosztach ich funkcjonowania i kolejnych stanowiskach mówił podczas konferencji prasowej pan prezes Duda. Miłosiernie nie będę tego powtarzać. Gdyby zestawić koszty zarządzania spółkami, spółeczkami, córkami, matkami i wnuczkami z realnymi efektami waszej pracy i określić, jaki pożytek ma przeciętny obywatel naszego kraju z funkcjonowania tej bizantyjskiej struktury, byłoby to dla was bardzo kłopotliwe.

Wiem, że po was, panowie, to „spłynie", ale obowiązkiem posłów, osób, którym ludzie powierzyli misję do wykonania, jest was przepytać z tego. W tej żonglerce wskaźnikami ekonomicznymi zagubiliście podstawową misję waszego funkcjonowania. Macie Polakom umożliwiać sprawne przejazdy i możliwy do udźwignięcia dla przeciętnej kieszeni transport. Jak na razie, to się z tego, panowie, nie wywiązujecie. Jest to przykra konstatacja. Dla was też okaże się przykra. Kiedy działania organów władz będą podyktowane interesem obywateli, ktoś z tego wyciągnie konsekwencje. Uruchomcie wreszcie „szare komórki" i zacznijcie myśleć o przyszłości.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję pani poseł. Pan poseł Michał Wojtkiewicz.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Dziękuję. Jeżdżąc po mieście, można zobaczyć hasło reklamowe „Tniemy ceny do ości". Potem te ości trzeba będzie wyrzucić. To przypomina mi działanie spółek PKP. Ogranicza się koszty, zatem najlepiej zlikwidować połączenie.

Czy braliście panowie pod uwagę liczbę przewożonych osób danym pociągiem 10 lat temu i obecnie? Kiedy jeździłem 10 lat temu, to z Tarnowa, z Rzeszowa, Nowego Sącza dojeżdżało wiele osób. Obecnie prawie nikt nie korzysta z połączeń kolejowych z tych miast do Krakowa. Jest to spowodowane remontami. Rozumiem, że trzeba je przeprowadzić, ale dlaczego tak długo to trwa? Kolej jest zastępowana przez komunikację autobusową. Ludzie z Tarnowa, Rzeszowa jeżdżą autobusami do Warszawy za 30 zł, do Wrocławia za 40 zł, a studenci – za 20 zł. W miejsce komunikacji kolejowej wkracza konkurencja autobusowa.

Mieszkam na trasie do Nowego Sącza. Stacja kolejowa Tuchów to obraz odzwierciedlający stan kolei. To przykry widok. Przykro mi, jako mieszkańcowi Tuchowa, patrzeć na to. Dawniej ta linia była używana.

Oczywiście, przewóz pasażerów musi być opłacalny, dlatego trzeba dokonać analizy. Nie chcę państwa atakować, bo decydujący jest rachunek ekonomiczny. Ten rachunek powinien być racjonalny.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Pan poseł Kazimierz Smoliński.

**Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie niezwiązane bezpośrednio z tematem, ale interesuje mnie kwestia połączeń z Gdańska do Warszawy. Niepokojące jest, że w ciągu dnia mamy tylko jedno połączenie TLK – o godz. 10.00 i jedno połączenie nocne. W ciągu dnia są wyłącznie EIC oraz EIC Premium. Jak to wpływa na obłożenie? Czy obserwujemy efekt spowodowany zakupem biletów wcześniej, czy rzeczywiście można stwierdzić, że pasażerowie codziennie kupują bilety? Nie wszyscy mogą z miesięcznym wyprzedzeniem planować podróże. Wielu pasażerów robi to z wyprzedzeniem kilkudniowym, a czasami z dnia na dzień. Ci są narażenie na to, że muszą jeździć wyłącznie drogimi liniami. W rozkładzie jazdy znalazłem tylko trzy przejazdy TLK, jeden w ciągu dnia i dwa nocne.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, bardzo proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, z wielkim rozczarowaniem przyjmuję ton i przebieg dyskusji, zwłaszcza w części poświęconej informacji rządu i podmiotów organizujących przewozy pasażerskie. Z wielkim rozczarowaniem przyjmuję nieobecność pani minister Marii Wasiak na posiedzeniu Komisji.

Nie rozmawiamy dziś o problemie likwidacji jednego połączenia kolejowego, jednego pociągu, lecz o filozofii organizacji przewozów kolejowych w Polsce. Przedstawiciele podmiotów organizujących przewozy stanęli na wysokości zadania i postarali się dowieść opozycji, że nie ma racji. Wszystko jest w porządku. Można kupić bilet za czterdzieści kilka złotych na pociąg Pendolino. W bardzo ciekawej porze, bo o godz. 11.00, można wyjechać z Krakowa do Warszawy. Połączenia niedochodowe trzeba zlikwidować.

Strona rządowa zdaje się zapominać, że kolej ma przede wszystkim pełnić funkcje publiczne. Ministrowie i cały rząd nie prowadzą biznesu, lecz w racjonalny sposób zarządzają wydawaniem środków publicznych na realizację zadań, które są obowiązkiem rządu.

Bardzo żałuję i z wielką przykrością przyjmuję próby wytłumaczenia tej sytuacji na przykładzie pociągu krakowskiego. Nie dostrzegam państwa troski o to, aby wypełnić już w marcowym rozkładzie jazdy tę lukę w ofercie dla pasażerów o różnych możliwościach zakupu biletów. Pan prezes Celejewski mówi o dwukrotnym wzroście liczby pasażerów, ciesząc się, że jest zdecydowanie lepiej. Powinien pan najpierw wytłumaczyć, dlaczego PKP Intercity spotkała tak potężna zapaść, że teraz cokolwiek lepiej oznacza bardzo dobrze. Podobnie rzecz się ma z panem Palikotem. Dwuprocentowe poparcie oznacza wzrost o 100%. Dla PKP Intercity każda poprawa jest olbrzymim sukcesem gospodarczym.

Z wielkim rozczarowaniem odbieram brak propaństwowego myślenia. Panie prezesie, zwracam się do prezesa Przewozów Regionalnych, pan nigdy nie jechał pociągiem „Matejko” w soboty i w niedziele. Tam jechało się, stojąc. Nie było wolnych miejsc. Pociąg był do granic możliwości wypełniony pasażerami. Obrady Komisji obserwują internauci, m.in. dlatego że trwa akcja zbierania podpisów pod petycją do ministra infrastruktury, moderowana przez media krakowskie oraz w innych ośrodkach kraju. Taką akcję prowadzi w Krakowie „Gazeta Wyborcza”. Otrzymałem sms-a z informacją, że to co państwo mówicie, jest absolutną nieprawdą. Macie złe informacje.

Jeszcze raz powtarzam, że brakuje propaństwowego podejścia do problemu. Miałem nadzieję, że nasza debata będzie zmierzała ku pewnym ustaleniom, że będziemy mogli przygotować projekt dezyderatu, w którym jasno zdefiniujemy nasze stanowisko odnoszące się do potrzeby umieszczenia w rozkładzie jazdy pociągów dla mniej zasobnych pasażerów. Wystąpienie posła Smolińskiego jest przykładem, że mamy do czynienia z takim procesem w całym kraju. W dezyderacie powinniśmy odnieść się do potrzeby umieszczenia w rozkładach jazdy pociągów alternatywnych „na każdą kieszeń”. Pociąg „Matejko” jeździł 20 minut dłużej, ale trzykrotnie taniej.

Resort infrastruktury powinien zastanowić się, na jakich zasadach ekonomicznych zorganizować tę alternatywę. Powinna być uwzględniona w rozkładach jazdy dla wszystkich ośrodków miejskich. Proszę nam nie wmawiać, że godz. 11.00 jest atrakcyjną porą dla podróżnych. Czy panowie prezesi zlecają na miesiąc wcześniej polecenie wyjazdu służbowego swoim pracownikom? W perspektywie miesięcznej można przewidzieć tylko szkolenia, kursy.

Posłużę się zestawieniem dotyczącym godzin wyjazdu pociągów i cen za bilet. Dotychczas można było wyjechać z Krakowa o godz. 5.56 za 60 zł, o godz. 6.20 za 135 zł, o godz. 7.00 za 54 zł, o godz. 8.00 za 135 zł, o godz. 10.00 za 135 zł i o godz. 12.00 za 60 zł. Teraz wyjeżdża się o godz. 5.00 za 54 zł, o godz. 6.00 za 150 zł, o godz. 7.00 za 135 zł, o godz. 8.00 za 150 zł, o godz. 10.00 za 150 zł i dopiero ok. godz. 11.00 za 54 zł. To chyba bardziej do nas przemawia aniżeli nazwa pociągu i godzina jego wyjazdu.

Mam nadzieję, że ten czas wykorzystamy, aby zastanowić się, jak rozwiązać problem, a nie jak przekonać partnera rozmowy i rozstać się przy różnicy zdań.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Zanim oddam głos kolejnym mówcom, pan minister prosił o głos.

**Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Posiedzenie jest realizowane w trybie art. 152 ust. 2, z precyzyjnie zadanym tematem. Udzieliliśmy precyzyjnej odpowiedzi na pytanie dotyczące dwóch konkretnych połączeń. Zapewne ma uzasadnienie stwierdzenie, że na przykładzie tych połączeń prowadzimy debatę dotyczącą problemu funkcjonowania spółek kolejowych. Zarzut, że brak jest propaństwowego myślenia, uważam za całkowicie chybiony. Oczekiwanie, że minister konstytucyjny będzie obecny na posiedzeniu, jest zasadne. Chciałem zapewnić pana przewodniczącego Adamczyka i wszystkich członków Komisji, że osoby uczestniczące w posiedzeniu mają upoważnienie do reprezentowania rządu. Nie ma żadnego uchybienia z naszej strony.

Propaństwowość to pojęcie bardzo szerokie. Mógłbym być złośliwy i przypomnieć wypowiedź przewodniczącego jednej z partii sprzed kilku miesięcy, który stwierdził, że spółki kolejowe w Polsce funkcjonują świetnie i stanowią wzór. Pan przewodniczący Adamczyk wie, o kogo chodzi. Mógłbym teraz zadać pytanie retoryczne, co stało się od tego czasu, że opinia jest diametralnie odmienna. Dziękowałem nawet, że pan prezes został przekonany do tego, żeby mówić dobrze o spółkach kolejowych w Polsce.

Modne jest patrzenie na spółki przez pryzmat kontraktów, wynagrodzeń. Faktem jest, że polska kolej przeżywa problemy. Propaństwowe jest zmierzanie do tego, żeby Skarb Państwa miał coraz bardziej decydujący głos w spółce PKP PLK. Zdajemy sobie sprawę, że infrastruktura kolejowa powinna być w gestii państwa. Takie działania cały czas są podejmowane. Zmiany w funkcjonowaniu kolei zostały zapoczątkowane w 2000 r. ustawą o komercjalizacji PKP. Związki zawodowe wyraziły zgodę na przeprowadzenie

zmian. Ustawa obowiązywała w kolejnych rządach różnych opcji i z punktu widzenia zasadniczych rozstrzygnięć nigdy nie została zmieniona.

Często zapominacie państwo, że trudność w realizacji inwestycji kolejowych przez spółkę PKP PLK w porównaniu do inwestycji drogowych realizowanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad przejawia się m.in. koniecznością testu inwestora i wydłużeniem działań. Przyjęliśmy rozwiązanie, które na starcie powodowało problemy.

Poważny jest zarzut, że działania w obszarze kolejnictwa pozbawione są wizji i są niezgodne z interesem państwa. Uważam, że tak nie jest. Oczywiście, błędów nie udało się uniknąć, zwłaszcza w przypadku Przewozów Regionalnych. Sam zamysł stworzenia spółki samorządowej bez ściślejszego zobowiązania samorządów województw do bliższego współdziałania pomiędzy sobą spowodował różne perturbacje w latach następnych, łącznie z powoływaniem spółek przez samorządy województw. Czy nie było to działanie na szkodę spółki, która już funkcjonowała?

Chodzi o rozwiązanie problemu funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne i stworzenie oferty komunikacyjnej. Nigdy nie będzie tak, jak było. Przywołujecie państwo przykłady istnienia dworców, linii kolejowych, ważnych w jakimś momencie funkcjonowania naszego państwa. Zwróćmy uwagę, że zmieniliśmy polskie lotniska, drogi, wybudowaliśmy drogi krajowe, autostrady. To zmienia obraz sytuacji. Na ten problem trzeba patrzeć całościowo. Komunikacja międzygałęziowa zaczęła w Polsce funkcjonować. Nie jesteśmy w stanie właściwie jej ocenić. Ta perspektywa będzie istotna. Coraz więcej pieniędzy na kolej przekazywanych jest w sposób zdecentralizowany, poprzez samorządy województw. Istotny jest także program inwestycji drogowych. Zakończyliśmy proces w odniesieniu do komunikacji lotniczej.

Ocena, jak to będzie funkcjonować, którą gałąź transportu wybierze dany obywatel, będzie zależała od skalkulowania kosztów przez pasażera. Rywalizacja pomiędzy różnymi gałęziami transportu będzie następować. Teraz jeszcze jej nie ma. Wtedy będziemy musieli tym zarządzać.

Powinniśmy stawiać na wzmocnienie właściciela infrastruktury i to jest czynione przez państwo i przez niektóre samorządy wojewódzkie. Trzeba uwzględniać zasady ekonomiczne funkcjonowania spółek przewozowych. Nie powinniśmy oczekiwać od prezesów, że z ich budżetów, z wypracowanych środków, ma być finansowany przewóz osób, których nie stać na droższy bilet. Rolą parlamentu jest uchwalić taki zestaw narzędzi dotowania tego obszaru, jeśli uznamy to za konieczne, który będzie skuteczny. Przykładem jest karta dużej rodziny. Jest wiele rozwiązań, poprzez które wprowadzamy pieniądze do systemu i dopłacamy do biletu.

Od prezesów powinniśmy wymagać osiągania dobrych wyników i sprawnego organizowania transportu, ale nie mogą zastępować państwa w jego działaniach. Nie tędy droga. Nadal spółki przynosiłyby straty.

Jeśli państwo uznają to za stosowne, Komisja może przyjąć dezyderat, ale proszę ocenić kartę dużej rodziny oraz inne działania wobec obywateli, których nie stać na przemieszczanie się. Spróbujmy wzmacniać te działania. Spółki też trzeba oceniać, ale nie można oczekiwać, że to spółki rozwiążą za nas kluczowe problemy. To my musimy w budżecie państwa przewidzieć odpowiednie środki na ten cel. Innego rozwiązania nie widzę. Jeśli ktoś ma inny pomysł, to proszę o podpowiedź. Pokrzykiwanie na prezesów, że powinni to załatwić, nic nie daje. Oni tego nie zrobią.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Poproszę posła Jerzego Polaczka o zabranie głosu.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, panowie prezesi. Wnioskodawcy proponujący tę dyskusję na konkretnym przykładzie likwidacji połączenia kolejowego „Matejko" pokazują zjawisko, które z punktu widzenia funkcjonowania transportu kolejowego jest narastającą farsą. Obserwujemy stale zmniejszającą się liczbę połączeń, zwłaszcza stanowiących tańszą ofertę wobec oferty komercyjnej. Wzrasta dofinansowanie przewozów

kolejowych przez samorządy wojewódzkie i budżet państwa. Towarzyszy temu bardzo gwałtowny spadek liczby pasażerów.

Na potrzeby dzisiejszego posiedzenia pozwoliłem sobie zrobić krótkie zestawienie faktów, które są szokujące. Nie mam pełnych danych jeśli chodzi o poziom dofinansowania z budżetów regionalnych Przewozów Regionalnych. Jeśli chodzi o PKP Intercity, to jest suma ok. 2,1 mld zł dotacji budżetowych w ciągu ostatnich 6 lat. Rok 2009 – 51 mln pasażerów i 230 mln zł dotacji z budżetu państwa, około 400 pociągów uruchamianych dziennie. Sadzę, że analogiczna sytuacja dotyczyła klientów Przewozów Regionalnych. Rok 2010 – 37 mln pasażerów PKP Intercity, dotacja w wysokości 291 mln zł, rok 2011 – 36,5 mln pasażerów, dotacja w wysokości 275 mln zł, rok 2012 – 35,2 mln pasażerów, dotacja na poziomie 360 mln zł, rok 2013 – 30,7 mln pasażerów, dotacja w wysokości 400 mln zł. Szacunkowe dane za rok ubiegły wskazują na 25,5 mln pasażerów, dotacja wyniosła 450-490 mln zł. Dodatkowo dla spółki przyznano 100 mln zł z tytułu obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.

Ten proces zachodził równolegle w odniesieniu do Przewozów Regionalnych. Z punktu widzenia głównego przewoźnika, jakim jest PKP Intercity, mamy dziennie dwieście kilkanaście pociągów. Oferta jest uboższa o 50%, a dotacja jest wyższa o 100% niż przed 6 laty.

Czy z perspektywy ministerstwa infrastruktury ktoś to analizuje? Nie oczekuję odpowiedzi na dzisiejszym posiedzeniu. Przykład likwidacji jednego połączenia jest bardzo wymowny. Przede wszystkim widać głęboką bezradność w zarządzaniu procesem gospodarczym, który jest obszarem działalności regulowanej przez państwo. Nie mamy do czynienia ze swobodą działalności gospodarczej w pełnym tego słowa znaczeniu. Brak wyciągania jakichkolwiek wniosków zarówno na poziomie nadzoru sprawowanego przez sejmiki wojewódzkie, jak i przez właściciela, jakim jest Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Zakup biletu kombinowanego na ofertę różnych przewoźników, aby przemieścić się z jednego krańca Polski na drugi, jest czynnością karkołomną, dla cudzoziemca to droga przez mękę. Mamy pogłębiający się stan chaosu, a z drugiej strony, poczucie „pompowanego” sukcesu. W mniejszym stopniu dotyczy to spółki Przewozy Regionalne z powodów obiektywnych, gdyż spółka cały czas walczy o przeżycie. Jeśli chodzi o narodowego przewoźnika, to mówimy o sporych nakładach na utrzymanie wizerunku, który nie znajduje odzwierciedlenia w decyzjach indywidualnych klientów.

To przekłada się na ofertę konkurencji autobusowej. W ciągu ostatnich tygodni pojawiły się oferty przejazdu na tych trasach za 15 zł, kiedy bilet kupuje się z dnia na dzień. Trzeba starać się chociażby utrzymać obecny rozkład jazdy, który wkrótce może być nie do zrealizowania z uwagi na inne kwestie – inwestycyjne, nowych zakupów. Kto na to znajdzie środki? Dlaczego Sejm i sejmiki wojewódzkie mają zwiększać poziom dotacji, jeśli nie widzą realnych efektów?

Czy ktoś nad tym panuje, analizuje i wyciąga wnioski oraz rozlicza z efektów tych, którzy biorą za to pieniądze? Przypominam, że ponad dwa lata temu wdrożono w sposób pozaustawowy kontrakty menedżerskie w całej grupie PKP. Miało to przynosić efekty. Pamiętamy poprzedniego ministra, który to prezentował w kontekście planowanych efektów. Jeśli chodzi o ofertę dla klienta, tych efektów dziś nie ma.

Tyle z mojej strony.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu posłowie.

Pan poseł Jerzy Szmit.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Dyskusja koncentruje się wokół połączeń między wielkimi aglomeracjami, ale nie może w niej zabraknąć głosu dotyczącego połączeń i funkcjonowania kolei w regionach bez wielkich metropolii. Chciałbym powiedzieć o sytuacji w woj. warmińsko-mazurskim. Jeśli spojrzymy na mapę linii kolejowych, to w przypadku, gdy dotychczasowe tendencje utrzymają się, w tym czwartym co do wielkości województwie w Polsce pozostanie linia

kolejowa, która łączy Gdańsk z Warszawą, ale przebiega tylko przez południowy-zachód województwa. Dla spójności komunikacyjnej nie ma zatem wielkiego znaczenia, szczególnie dla obszarów na wschodzie, północy i w centrum województwa.

Pozostanie linia Iława – Ostróda – Olsztyn – Korsze – Giżycko – Ełk. To prawdopodobnie koniec. Możemy jeszcze dodać krótki odcinek Ełk – Białystok. Otwarte jest pytanie, czy będzie Rail Baltica, czy ta linia ominie Ełk, czyli wschód województwa. Mamy połączenie Olsztyn – Braniewo, którym kursują 2-3 pociągi dziennie, oraz połączenie do Szczytna, które istnieje dzięki temu, że zapewnia dostęp do lotniska w Szymanach.

Wymienię miasta powiatowe woj. warmińsko-mazurskiego, które nie mają połączeń kolejowych albo mają w sposób symboliczny. Są to Bartoszyce, Węgorzewo, Gołdap, Olecko. Ostatni pociąg do Olecka odjechał 31 grudnia 2013 r., mimo wcześniejszej poważnej modernizacji tej linii kolejowej i faktu, że linia była w sposób znaczący wykorzystywana przez mieszkańców, o czym sam się przekonałem. Dalej wymienię: Pisz, Nowe Miasto, Mrągowo, Lidzbark Warmiński. Część połączeń została zlikwidowana już wcześniej, w poprzednich latach. Widzimy, że nie ma tendencji do rozbudowy linii, tylko do ich zwijania.

Jeszcze krótka uwaga dotycząca węzła w Ełku. Jednym z pretekstów zlikwidowania połączenia Ełk-Olecko był brak pasażerów. Jeśli nie było skomunikowania pociągu, aby bez zwłoki pojechać do Olsztyna, Białegostoku lub Warszawy, to trudno było oczekiwać, że to połączenie będzie wykorzystywane. To połączenie było jednak ważne dla młodzieży oraz osób, które pracowały w Ełku, a mieszkały w miejscowościach na tej trasie.

Nie zadaję pytania. Zabieram głos w ramach realizowania mandatu, który dostałem od wyborców. Przy każdej okazji będę o tym przypominać.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Był to głos zasadniczo odbiegający od głównego tematu porządku obrad. Pan poseł podzielił się swoimi uwagami i opiniami na temat ruchu pociągów w regionie warmińsko-mazurskim.

Wyczerpaliśmy listę mówców. Oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę o skondensowane odpowiedzi na pytania.

**Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:**

Proponuję, aby już bez mojego wstępu panowie prezesi udzielili odpowiedzi na pytania.

**Prezes spółki Przewozy Regionalne Tomasz Pasikowski:**

Chciałbym przedstawić państwu informację na temat programu restrukturyzacji, o który pytał pan poseł Rzońca. Jeśli chodzi o umowy na dofinansowanie działalności Przewozów Regionalnych w 2015 r., to jest pierwszy przypadek, kiedy pokrycie dochodów z dotacji umowami zawartymi z samorządami będzie stuprocentowe do końca stycznia. Wcześniej bywało z tym różnie. Prognozowanie tego strumienia przychodów było obciążone dużym ryzykiem. Po raz pierwszy wszystkie umowy na dotacje będą zawarte z samorządami do końca stycznia. Obecnie 955 umów już jest zawartych. To jest działalność bieżąca.

Jeśli chodzi o plan restrukturyzacji, oficjalnie popiera ten plan, jeśli spojrzymy na udziały w spółce, 58,7% właścicieli kapitału zakładowego. Do końca stycznia będzie to poziom 60,6%. Mam nadzieję graniczącą z pewnością, że w lutym dołączą kolejne województwa. Jesteśmy na takim etapie negocjacji, że mogę dziś złożyć takie zapewnienie. Żeby cały projekt mógł być realizowany, potrzebujemy 2/3 udziałów reprezentowanych na zgromadzeniu udziałowców, czyli 66,6%. Ten wskaźnik osiągniemy w I kwartale. Zależy nam na tym, żeby wszyscy marszałkowie przystąpili do planu. Wszyscy, nawet ci, którzy chce zrezygnować z części naszych usług, deklarują, że przez najbliższe 5 lat usługi Przewozów Regionalnych będą potrzebne. Sądzę, że plan zostanie oceniony racjonalnie i uda nam się zawrzeć umowy na 5 lat, rozwiązujące problem projekcji finansowych, jeśli chodzi o przychody z usług w województwach. Będziemy mogli wzajemnie uprzedzać się, jakie mamy plany dotyczące rezygnacji z usług i zmniejszania naszej pracy przewozowej.

Model biznesowy da się zbudować na podstawie zapotrzebowania ze strony województw po odpowiednich dostosowaniach kosztowych. Model biznesowy jest obecnie

przygotowywany w przełożeniu na projekcję finansową na każde województwo. Umowę przedstawimy województwom w lutym bądź marcu. Tak przewiduje harmonogram realizacji projektu.

Oceniam, że Przewozy Regionalne mają o tyle komfort, że strona przychodowa na ten rok jest mniej więcej znana. Jest plan, którego wcześniej nie było i który ma finansowanie. Na zaawansowanym etapie są uzgodnienia z marszałkami, którzy potrzebują nas w ciągu najbliższych 5 lat. Uruchamiamy dziennie 1800 pociągów. Służymy 300 tys. pasażerów. Dowozimy ich do szkół, pracy, na studia. Musimy być wiarygodni i zapewnić porządną ofertę. Naszą troską jest, żeby pasażerowie to odczuli. W planie uwzględniony został również problem odtwarzania taboru, żeby nie były to trzydziestoletnie maszyny, które okres świetności mają za sobą.

Bardzo zachęcam państwa posłów, żeby w ramach swoich kontaktów z samorządami przekonywali partnerów samorządowych, że nasza oferta jest uczciwa, rzetelna, wiarygodna i pozwala utrzymać pod kontrolą proces schodzenia z pracy przewozowej w województwach, w których istnieją przewoźnicy samorządowi. To daje poczucie bezpieczeństwa i gwarancję dla pasażerów, że nie będzie momentu niedostępności tych usług.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo proszę, pan prezes Celejewski.

**Prezes PKP Intercity Marcin Celejewski:**

Dziękuję bardzo. Jeśli chodzi o pytania dotyczące Trójmiasta, chciałbym uspokoić. W ciągu doby PKP Intercity uruchamia 6 pociągów TLK, z których można skorzystać, żeby dostać się do Warszawy i z powrotem. Ponadto jest oferta EIC i EIC Premium.

Nawiążę do pytania pana posła Adamczyka. O godz. 5.00 rano mamy pociąg TLK z Krakowa, na który bilet można nabyć w przedsprzedaży za 42 zł, a w przeddzień bądź w dniu wyjazdu – za 54 zł. Ci pasażerowie docierają do Warszawy na 8.00 rano. Musimy pamiętać, że jeśli umieścimy pociągi TLK – z założenia pociągi służby publicznej, czyli deficytowe, do których państwo ze względu na troskę o obywateli dopłaca – w godzinach biznesowych, w których podróżują ludzie z firm, których na to stać, państwo wykonana pracę niezasadną.

Obecnie odnotowujemy dwukrotny wzrost liczby pasażerów w segmencie wyższym. Widać zatem, że ten rynek istnieje i cały czas się rozwija. Oferta wprowadzenia w najlepszych komercyjnych godzinach tanich pociągów, do których będzie dopłacało państwo, spowoduje działanie wbrew służbie publicznej oraz pogorszenie sytuacji pociągów komercyjnych, dopłacanie do biletów ludzi, których stać na droższy bilet. W efekcie nastąpi pogorszenie sytuacji spółki.

Powtarzam, że w obecnym rozkładzie jest o 8 pociągów więcej do Krakowa, w tym 1 TLK. Pociągi TLK odjeżdżają o godz. 5.00 i 11.00. Oferta uzupełniona jest EIC oraz EIC Premium, co jest racjonalnym działaniem.

Pan poseł Polaczek już wyszedł, ale chciałbym powiedzieć, że Fitch podniósł rating finansowy do PBB. Nie dość, że pozycja spółki jest stabilna, to po przeprowadzonym procesie restrukturyzacyjnym pozycja finansowa firmy w ratingu Fitch została podwyższona o jeden poziom, do poziomu PBB. Nie ma obaw o sytuację spółki.

Pociągi służby publicznej, finansowane w ramach PSC, są z założenia deficytowe. Proces restrukturyzacji, optymalizujący ofertę, pozwolił w zeszłym roku zaoszczędzić na dotacji międzynarodowej 35 mln zł. 20 mln zł z tej dotacji zostało skierowane na dotację krajową. Całkowita dotacja nie przekracza 430 mln zł. Mówienie o kwocie 0,5 mld zł jest dalekie od prawdy.

Dotacja przekazywana jest na podstawie umowy. Ministerstwo zawiązuje umowę z podmiotem zewnętrznym, żeby realizował połączenia deficytowe, aby zapewnić dostęp obywateli do tanich połączeń. Jeśli chcemy rozwijać sieć połączeń nieefektywnych, żeby mieć dostęp do coraz większej liczby miejsc, to wzrost dotacji świadczy o tym, że coraz więcej miejsc jest obsługiwanych.

Liczba połączeń nie zmniejsza się. Miernik ekonomiczny pokazuje odwrotny kierunek. Wzrastająca dotacja przekłada się na wzrost liczby połączeń deficytowych zamawianych w ramach kontraktu ze spółką prawa handlowego przez państwo.

Dziękuję serdecznie.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję.

Wyczerpaliśmy porządek.

Czy pan poseł chciałby coś dodać w imieniu grupy wnioskodawców?

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Tak, panie przewodniczący. W imieniu wnioskodawców chciałbym powtórzyć, że jesteśmy rozczarowani. Staracie się panowie przekonać nas, że wszystko jest w porządku. Pan prezes Celejewski jasno i wyraźnie zdefiniował, czym powodowany jest problem. Po prostu potrzebą biznesową. Zabieramy z najbardziej atrakcyjnego czasowo obszaru pasażera do taniego pociągu. Ten pasażer powinien trafić do pociągu, w którym bilet kosztuje 150 zł.

Będziemy robili wszystko, aby zmienić podejście do tego problemu. Rozumiem panów biznesmenów. Traktujecie te przedsiębiorstwa jako biznes. W przypadku administracji rządowej w odniesieniu do przewozów pasażerskich kolej ma przede wszystkim pełnić funkcje publiczne. To jest naczelna zasada, która powinna przyświecać decyzjom rządu.

Mam nadzieję, ze uda nam się przygotować dezyderat w tej sprawie. Będziemy kierowali apele do rządu. Wiem, że takie działania podejmowane są przez tysiące ludzi w całym kraju, którzy kierują petycje do ministra infrastruktury oraz do pani premier.

Zwracam się do pana ministra Rynasiewicza. Panie ministrze, nie chciałem deprecjonować pana delegacji i pełnomocnictw do reprezentowania rządu. Gdyby pana zabrakło w czasie debaty o transporcie drogowym, bezpieczeństwie ruchu drogowego, zdziwiłbym się, gdyby pana zastępował inny minister. Dla nas naturalne jest, ze w sprawach kolejowych, wobec braku wiceministra odpowiedzialnego za kolej, naszym partnerem do rozmowy jest pani minister Wasiak z racji swojego doświadczenia i dorobku zawodowego. Pani minister Wasiak była prezesem Przewozów Regionalnych. Pełniła funkcję w zarządzie PKP SA. Jak mało kto w gronie, które tu dziś zasiada, ma wiedzę na ten temat. Może być postacią, która zmieni pozytywnie stan rzeczy, w co wierzę.

Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję bardzo.

Konstytucyjny minister resortu może osobiście wziąć udział w posiedzeniu bądź delegować przedstawiciela. Oczywiście, bierze odpowiedzialność za osobę, której udziela pełnomocnictwa. Myślę, że niepotrzebnie kontynuujemy ten wątek.

Pani minister jest zainteresowana uczestnictwem w obradach Komisji. We wtorek odbyłem z nią rozmowę. W lutym będzie uczestniczyła w posiedzeniu poświęconym szeroko rozumianemu bezpieczeństwu. Weźmie również udział w jednym z posiedzeń marcowych Komisji. Jestem przekonany, że nie powinniśmy mieć poczucia braku obecności ministra konstytucyjnego na posiedzeniach Komisji. Uzgodniliśmy taki tryb współpracy.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za udział w obradach.